

LES « CHARDONNERETS » DE MOTO GUZZI :

Branle-bas de combat dans les bureaux d'études. La guerre est finie et il s'agit de redémarrer la production pour un nouveau monde, un monde pas bien riche mais avide de liberté et de moyens de transport.

Par François-Marie Didier

DES PETITS CUBES DE GRANDE CLASSE

Chez Moto Guzzi on commence par étudier, en 44, une superbe petite 125 cm³ équipée d'un nouveau moteur 4 temps horizontal à culbuteurs enfermés. Trop cher, le projet tombe à l'eau et la « petite » Guzzi de l'après-guerre qui apparaîtra en 46 sera finalement un deux temps d'une cylindrée insolite : 65 cm³. A mi-chemin entre le cyclo et la moto le « 65 » connaît un succès immédiat et deviendra la première moto italienne produite en grande série. En 49, trois années après son apparition, 50 000 unités ont été produites et un rallye des possesseurs de « 65 » organisé par la Moto Guzzi réunira près de 14 000 personnes.

En ce temps-là les nouveaux modèles apparaissent à un autre rythme qu'aujourd'hui et il faut attendre 1954 pour qu'une nouvelle mouture du « 65 » voie le jour, baptisée Cardellino (Le Chardonneret). La base reste la même, un très compact petit deux temps à cylindre semi-incliné et boîte trois vitesses commandée à main. Il développe 2 ch à 5 000 t/mn et propulse les 55 kg du Cardellino à quelques 55 km/h. Simple à l'extrême, la partie cycle, principalement composée d'un gros tube central, se distingue par sa suspension arrière de type « cantilever » qui s'appuie sur deux petits ressorts horizontaux. Principales

LES OISEAUX

L'histoire de la moto est enrichissante. La preuve, rien de tel qu'un historique Moto Guzzi pour apprendre les noms d'oiseaux en italien. Cette belle manie de la marque de Mandello commença en 1938 avec l'Albatros et ne cessera qu'en 1967 avec la V7. Entre-temps apparurent l'Airone (le héron) le scooter Galletto (le coq), la Falcone (Le faucon), le Stormello (le sansonnet justement célèbre par ses attributs), l'Alce (l'élan... un drôle d'oiseau mais bref...) et le Cardellino (le chardonneret) qui a l'honneur de notre rubrique du jour.



La superbe 125 expérimentale de 1944.



La moto leggera première mouture de 1947



1956 : Le Cardellino

améliorations différenciant le Cardellino du précédent Guzzino « 65 » : l'apparition à l'arrière de deux compas munis d'amortisseurs à friction tandis que la fourche avant à parallélogramme est remplacée par

une simpliste télescopique avec un seul ressort extérieur central.

Lentement amélioré, et passant de 65 à 73 puis à 83 cm³ le Cardellino sera produit jusqu'en 1965.

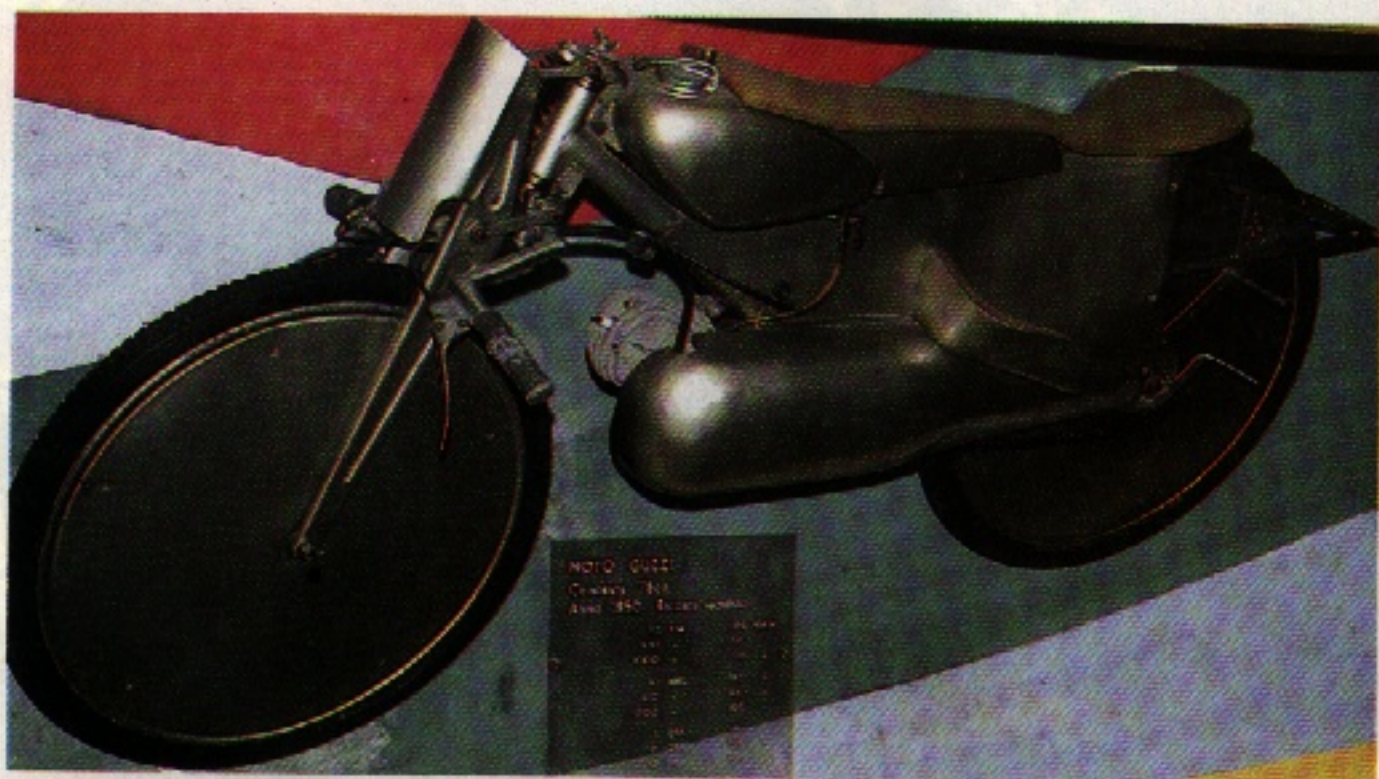
MOTO GUZZI MET SES UTILITAIRES SUR L'ANNEAU

Et que voulez vous donc que fassent des italiens quand ils ont une petite moto utilitaire sympa... ils courent bien évidemment et le « 65 » puis le Cardellino peuvent s'enorgueillir d'un rare palmarès.

On vit des Guzzino « 65 » couvrir le Milan-Tarente à plus de 70 km/h de moyenne, on en vit accouplés à des side-cars, on en vit ralliant Milan à Oslo mais on se souvient surtout des fabuleuses machines de records construites par la Moto Guzzi sur cette base mécanique.

L'aventure commença en 1947, en Suisse à Saxon Chanalet et en Italie à Monza où un « 65 » qui restait très proche de l'original, au carénage moteur et à la position de conduite près, signait 27 records du monde : du km lancé couvert à 96 km/h aux 1 000 km à 75,57 de moyenne, tout cela avec un moulin qui ne délivrait quand même que 3,6 ch à 6 300 tr/mn.

En 1950 Moto Guzzi remet ça sur l'autodrome de Monthéry avec cette fois la grosse artillerie : un Cardellino caréné qui se pilote à genoux et une sorte d'avion sans ailes propulsé par un 75 cm³ horizontal dont sera dérivé le « Zigolo ». C'est une nouvelle moisson de records en catégorie moins de 100 cm³, dont 100 km à 114 km/h et 1 000 km à 105 km/h, 12 heures à 106 km/h, etc...



La version 1950 en 75 cm³ conservée au Musée des Sciences et Techniques de Turin.

Ne vous y trompez pas, sous cet imposant fuselage tout droit sorti de la soufflerie de l'usine Moto Guzzi à Mandello del Lario ne se cache qu'un modeste 75 cm³ deux temps.



Le 65 des records de 1946-47 : très proche de la série à ceci près que le pilote est à genoux au dessus du réservoir avec le guidon au niveau des tés inférieurs de fourche et les repose pieds derrière la moto !

